IX kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Kultury Fizycznej, Sportu i Turystyki**
(nr 58)
z dnia 19 maja 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Kultury Fizycznej, Sportu i Turystyki (nr 58)

19 maja 2021 r.

Komisja Kultury Fizycznej, Sportu i Turystyki, obradująca pod przewodnictwem posła **Marka Matuszewskiego (PiS)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli „Utrzymanie i wykorzystanie Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo”.

W posiedzeniu udział wzięli: **Wiesław Motyka** dyrektor Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Rzeszowie, **Wanda Nowotarska** pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw komunikacji rowerowej, **Magdalena Bulikowska** kierownik Biura ds. Turystyki Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Krzysztof Majer**, **Mariusz Pawełczyk** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Marek Matuszewski (PiS):

Witam wszystkich obecnych na posiedzeniu Komisji i uczestniczących w pracy Komisji zdalnie. Otwieram posiedzenie Komisji Kultury Fizycznej, Sportu i Turystyki. Witam jeszcze raz serdecznie państwa posłów. Witam wiceprzewodniczących Komisji, zaproszonych gości: pana Wiesława Motykę – dyrektora Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Rzeszowie, uczestniczącego zdalnie oraz panią Magdalenę Bulikowską – kierownik Biura ds. Turystyki Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego – również uczestniczącą zdalnie.

Informuję, że dzisiejsze posiedzenie zostało zwołane przez marszałka Sejmu na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu i prowadzone będzie z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość. Posłom uczestniczącym zdalnie przypominam, że przed posiedzeniem otrzymaliście państwo instrukcje w sprawie zgłaszania się do dyskusji i zabierania głosu w trakcie posiedzenia. Jednocześnie informuję, że posłowie członkowie Komisji obecni na sali obrad głosują przy użyciu urządzenia do głosowania, za pomocą legitymacji poselskiej. Wówczas nie używają tabletów i nie logują się w systemie komunikacji elektronicznej. W celu stwierdzenia kworum przeprowadzone zostanie głosowanie. Proszę państwa posłów obecnych na sali o zagłosowanie za pomocą legitymacji, a posłów uczestniczących zdalnie o zalogowanie się do aplikacji i w głosowaniu naciśnięcie dowolnego przycisku w celu potwierdzenia obecności na posiedzeniu. Proszę bardzo, przystępujemy do głosowania.

Dziękuję bardzo. Stwierdzam kworum. Na razie, tak jak jest naszym zwyczajem, nie zamykam głosowania, ale kworum już mamy.

Porządek dzienny posiedzenia Komisji przewiduje rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli „Utrzymanie i wykorzystanie Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo”. Materiały w tym zakresie zostały państwu posłom doręczone pocztą elektroniczną, są także dostępne na poselskich tabletach.

Przechodzimy do rozpatrzenia porządku dziennego. Proponuję następujący sposób procedowania informacji: wystąpienie przedstawiciela NIK, dyskusja, w tym z udziałem przedstawicieli samorządu terytorialnego i końcowe wystąpienie przedstawiciela NIK. Proszę uprzejmie pana Wiesława Motykę o zabranie głosu.

Dyrektor Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Rzeszowie Wiesław Motyka:

Dzień dobry panie przewodniczący. Z Rzeszowa witam państwa posłów i szanownych gości. Panie przewodniczący, szanowni państwo, towarzyszą mi dziś zdalnie na posiedzeniu również pomysłodawcy i koordynatorzy tej kontroli: pan Andrzej Trojanowski i pani Urszula Dziedzic, którzy służą szczegółowymi informacjami w przypadku, gdyby państwo posłowie mieli w zakresie reprezentowanej treści jakieś bardziej szczegółowe pytania i problemy. Włączymy może prezentację, żeby łatwiej było przedstawić problem, o którym będziemy rozmawiać. Mam nadzieję że już wszyscy państwo posłowie widzą prezentację na monitorach.

Po pierwsze, bardzo serdecznie dziękujemy za umożliwienie przedstawienia wyników przeprowadzonej przez NIK kontroli dotyczącej utrzymania i wykorzystania Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo, gdyż uważamy, że efekty tej kontroli są niezmiernie ciekawe, a wnioski z niej płynące są istotne dla przyszłości funkcjonowania tego szlaku i projektu.

Dlaczego przeprowadziliśmy tę kontrolę? Green Velo jest najdłuższą trasą rowerową w Polsce. Państwo posłowie mają na mapie zaznaczony żółtym kolorem przebieg trasy Green Velo, która liczy blisko 2000 km. To jest jednocześnie jedna z najdłuższych tras rowerowych w Europie. Bez wątpienia najdłuższa nie tylko w Polsce, ale w Europie Środkowo-Wschodniej. Przygotowanie tej trasy kosztowało ponad 274 mln zł wydatkowanych ze środków publicznych. To były te elementy podstawowe, które nas skłoniły do zainteresowania się tym projektem. Dodatkowo kilka lat temu, a mianowicie pięć, Najwyższa Izba Kontroli badała również wykonanie tego szlaku na kilku odcinkach. Już w trakcie trwania tej kontroli wykazano dość poważne problemy przy realizacji tego projektu wskazując, że stwierdzone uchybienia związane z robotami budowlanymi mogą niekorzystnie w przyszłości wpłynąć na jakość realizowanej infrastruktury tego szlaku. W trakcie użytkowania szlaku pojawiły się również. Do Najwyższej Izby Kontroli wpływały informacje, w tym również od państwa parlamentarzystów, wskazujące na mankamenty w funkcjonowaniu tego szlaku, dotyczące bądź złej jakości nawierzchni, bądź nieprzejezdności odcinków czy niewłaściwych rozwiązań technicznych.

Dodatkowym elementem, który skłonił nas do zajęcia się tym szlakiem – jeszcze raz podkreślam, że kosztował on 274 mln zł ze środków publicznych – był fakt, że zbliża się już koniec okresu trwałości projektu. Te sygnalizowane przez państwa parlamentarzystów i potwierdzone podczas naszej kontroli problemy każą zadać sobie pytanie, jaka będzie przyszłość i perspektywa utrzymania tego szlaku, efektów wydatkowania pieniędzy publicznych. Państwo posłowie być może pamiętają, że przed wdrożeniem tego projektu, w trakcie budowy, głośno mówiono, iż szlak rowerowy Green Velo ma stanowić wielką szansę dla rozwoju turystyki, że wiążą się z tym określone strategie w poszczególnych województwach przez teren których ten szlak przebiega. Dla przykładu podam, że strategia rozwoju województwa Podkarpackie 2020 poprzez rozwój i budowę miejsc przyjaznych turystom, w którą zaangażowane zostały środki publiczne, a konkretnie pożyczki z projektu Przedsiębiorcza Polska Wschodnia – Turystyka pokazywały, że nie tylko było to szansą na podniesienie poziomu rekreacji, turystyki, turystyki rodzinnej, ale również była to szansa dla małego biznesu – na tworzenie infrastruktury wokół szlaku.

W związku ze znaczeniem tego szlaku rowerowego Green Velo dla rozwoju turystyki, a także ze zdiagnozowanym obszarami ryzyka, związanymi w szczególności z zapewnieniem bezpieczeństwa użytkowników i koniecznością utrzymania trwałości związanego z tym szlakiem projektu i zbliżającym się zakończeniem okresu, a także rodzącymi się i głośno wypowiadanymi pytaniami o dalszą przyszłość tego szlaku, zdecydowaliśmy się przeprowadzić kontrolę na całej długości szlaku. To, co państwo posłowie mieli możliwość zobaczyć na mapie, to wszystkie 5 województw, na terenie których zlokalizowany jest szlak Green Velo, które poddane były kontroli.

Na tym slajdzie przedstawiamy cele, które postawiliśmy sobie w kontroli i generalnie rzecz ujmując, sprawdzaliśmy czy były przestrzegane wymogi zachowania trwałości projektu, czy funkcjonowanie szlaku przyniosło oczekiwane, spodziewane, zakładane

w projektach efekty oraz czy prawidłowo finansowano i rozliczono zadania, które były związane z wykorzystaniem szlaku.

Naszą kontrolą objęliśmy łącznie 39 jednostek, w tym 5 urzędów marszałkowskich, 4 wojewódzkie zarządy dróg, 2 powiatowe zarządy dróg, 7 starostw powiatowych, 16 urzędów gmin i miast, 4 przedsiębiorców i jedną spółkę MARR SA w Mielcu. Wyboru wszystkich 39 jednostek, a w szczególności gmin i powiatów, dokonaliśmy na podstawie długości odcinka szlaku przebiegającego przez drogi będące w zarządzie tych jednostek. Tylko na Podkarpaciu troszkę inaczej były skonstruowane kontrole – skontrolowaliśmy również prawidłowość wydatkowania pożyczek zaciągniętych na rozwój turystyki tych czterech przedsiębiorców oraz w spółce MARR w Mielcu.

Generalnie skontrolowaliśmy 23 jednostki samorządu terytorialnego, które odpowiadały za utrzymanie około 20% ogółu trasy Green Velo, czyli ponad 400 km i 35 miejsc obsługi rowerzystów, czyli około 15% takich obiektów na długości szlaku. Po naszych badaniach kontrolnych, przeprowadzonych na terenie 5 województw, doszliśmy do takiej ogólnej oceny, że w zasadzie Wschodni Szlak Rowerowy Green Velo był utrzymany i wykorzystany zgodnie z przyjętymi założeniami, aczkolwiek stwierdzone w czasie naszej kontroli nieprawidłowości i ujawnione problemy budzą poważne obawy co do zachowania tego projektu po upływie okresu trwałości, a także do co do dalszego jego rozwoju. Generalnie w naszej kontroli stwierdziliśmy, że zarówno zarządy województw kontrolowanych, jak i partnerzy projektu, czyli jednostki samorządu terytorialnego podejmowały właściwe działania, które efekcie przynosiły w okresie trwałości utrzymanie szlaku zgodnie z planowanymi zamierzeniami. Zachowano jego przejezdność, mimo że kontrola wykazała sporo nieprawidłowości odnoszących się do stanu technicznego dróg, po których przebiega szlak, a także dość poważne braki w oznakowaniu. Stwierdzono również braki w przeglądach gwarancyjnych czy w wykonywaniu okresowych przeglądów i kontroli stanu technicznego obiektu.

W konsekwencji, po całej kontroli, doszliśmy do takiego ogólnego wniosku, że bez zapewnienia skoordynowanego, jednolitego zarządzania, właściwego utrzymania stanu technicznego wszystkich obiektów składających się na szlak Green Velo, bez właściwego oznakowania i zapewnienia właściwej przejezdności szlaków i warunków bezpieczeństwa dla użytkowników na szlaku zagrożone może być bardzo poważnie dalsze funkcjonowanie Green Velo, jako znanej, rozpoznawalnej marki turystycznej.

Proszę pozwolić, że teraz opowiem o każdym z tych wątków po kilka zdań, podając nieco więcej szczegółów. Tak jak stwierdziliśmy w ocenie, trwałość projektu Green Velo przebiegającego przez teren Polski Wschodniej do dnia zakończenia kontroli przeprowadzonej przez NIK została utrzymana. Zarówno zarządy województw, również korzystając z pomocy własnych jednostek, czyli zarządów dróg wojewódzkich, na ogół starały się realizować zadania bieżącego utrzymania będących w ich zarządzaniu dróg i mostów, po których przebiega szlak, a także jego oznakowana. Większość z kontrolowanych jednostek samorządu terytorialnego, po upływie okresu trwałości, w dłuższej perspektywie planowała jakieś działania, które byłyby przynajmniej w sferze projektów związane z rozbudową i rozwojem infrastruktury w zakresie turystyki rowerowej. Green Velo stanowiło w tych projektach bardzo ważny, istotny element.

W naszych wystąpieniach, a także w informacji o wynikach kontroli, zwróciliśmy mocno uwagę na fakt, że Green Velo stanowi obecnie, jak wspomniałem przed chwilą, już bardzo rozpoznawalną markę turystyczną. To logo, które teraz państwo mogą obserwować na slajdzie jest znane i rozpoznawalne. Naszym zdaniem należy dołożyć starań, aby ten szlak był nadal utrzymany i w miarę możliwości racjonalnie rozwijany. Stoimy na stanowisku, że zakończenie okresu trwałości tego projektu powinno być początkiem nowych możliwości rozbudowywania tego produktu – jeszcze raz podkreślam znanego i rozpoznawalnego – a nie zgodą wszystkich na zapomnienie o nim albo wręcz na stopniową degradację.

Zarówno partnerzy projektu odpowiedzialni za realizację zadań związanych z utrzymaniem i oznakowaniem szlaku, jak i zarządy dróg wojewódzkich, którym powierzono takie obowiązki, jak wykazała nasza kontrola, nie wywiązywały się z tego w pełny sposób. Informacje, co może zabrzmi dla państwa posłów kuriozalnie, o niektórych problemach,

które były związane z funkcjonowaniem szlaku, beneficjenci uzyskiwali dopiero w trakcie kontroli prowadzonej przez kontrolerów NIK. W naszej ocenie przekazanie przez zarządy województw – w różnym zakresie – zadań związanych z utrzymaniem szlaku partnerom, czyli głównie gminom i powiatom, a także do zarządów dróg wojewódzkich, przy jednoczesnym, niestety niejednolitym zaangażowaniu w zakresie sprawowanego nadzoru, niestety nie wpłynęło pozytywnie na poziom realizacji tych zadań. Świadczy o tym chociażby fakt, że skontrolowane jednostki samorządu terytorialnego z różnorodnym zaangażowaniem realizowały powierzone im obowiązki, często niestety nie wywiązując się właściwie z przypisanych im zadań, polegających na przykład na wykonywaniu przeglądów gwarancyjnych. Wystarczy popatrzeć chociażby na ten slajd i na dwa zdjęcia. Z jednej strony mamy rozjeżdżają, rozmokniętą drogę gruntową, na której nie sposób chyba uprawiać turystyki, zwłaszcza w wydaniu rodzinnym małymi dziećmi, a na zdjęciu po lewej stronie mamy przykład z Podkarpacia, gdzie szlak rowerowy przebiegał po kładce dla pieszych, która za przyzwoleniem wszystkich była jak widać użytkowana również przez samochody. To stwarzało dwojakiego rodzaju zagrożenie – z jednej strony bezpośrednie niebezpieczeństwo dla użytkowników szlaku, dla rowerzystów, a z drugiej strony zagrożenie dla utrzymania trwałości projektu, bowiem taka kładka była wykorzystywana niezgodnie z przeznaczeniem.

W czterech województwach na trasie Green Velo odnotowaliśmy występowanie miejsc niebezpiecznych. Policja wskazała nam, że w każdym z województw Polski na drogach, z udziałem rowerzystów korzystających ze szlaku, tylko w okresie objętym kontrolą, odnotowano prawie 290 kolizji i wypadków z różnym natężeniem – od 8 w województwie lubelskim aż do 177 w województwie podlaskim. W zdarzeniach tych niestety zginęły 3 osoby, a 59 zostało rannych. Główne przyczyny, według policji, to brak ustąpienia pierwszeństwa, niedostosowanie prędkości do warunków i niebranie pod uwagę faktu, że po drodze publicznej, po której poruszały się pojazdy, wytyczono również szlak dla rowerzystów. Były również takie utrudnienia jak przeprawa przez Bug w Niemirowie. Opisujemy to na stronie 22 naszej informacji – okresowo nieczynna jest przeprawa promowa przez Bug z uwagi na niski poziom wód na Bugu i turyści jadący Green Velo, zamiast tej przeprawy muszą skorzystać z drogi alternatywnej, która znajduje się relatywnie dalej.

W trakcie kontroli przeprowadziliśmy również oględziny dróg, po których przebiega szlak Green Velo we wszystkich kontrolowanych jednostkach samorządu terytorialnego. Te oględziny pokazały, że aż w 2/3 skontrolowanych przez nas samorządach oznakowanie szlaku było niekompletne. W niektórych jednostkach samorządu terytorialnego braki w oznakowaniu były na tyle istotne, że mogły powodować co najmniej dyskomfort rowerzystów w poruszaniu się po szlaku albo wręcz realne problemy z odnalezieniem właściwego kierunku jazdy. Co piąta skontrolowana przez nas jednostka samorządu terytorialnego w okresie trwałości projektu nie przeprowadziła wymaganych okresowych kontroli rocznych, albo kontroli pięcioletnich dróg i obiektów mostowych, po których przebiega Green Velo, bądź też nie wykonała wszystkich obowiązków wynikających z przepisów i umów przeglądów gwarancyjnych. Niespełna 40% objętych kontrolą samorządów w pełni wywiązało się z obowiązku przeprowadzenia takich kontroli i takich przeglądów, a przecież kontrole okresowe powinny być wykonywane nie tylko z uwagi na istnienie ustawowego obowiązku, ale również dla uzyskania stałych, cyklicznych informacji o aktualnym stanie technicznym obiektów budowlanych, funkcjonującego aktywnego i promowanego produktu turystycznego.

Poszczególne samorządy województw zawarły wspólne umowy o współpracy na rzecz rozwoju i promocji szlaku. Ich celem było utrzymanie ciągłości i spójności rozwoju szlaku, a także prowadzenie spójnej i skoordynowanej promocji i utrzymanie renomy i marki Green Velo. Stwierdziliśmy, że są wymierne efekty tej działalności. Przeprowadzono promocję ponad regionalną, stworzono system rekomendacji miejsc przyjaznych rowerzystom, stworzono specjalny portal Green Velo i przeprowadzono badanie ruchu turystycznego. Łącznie na te działania wydano ponad 2 mln złotych, ale z tej kwoty, na co proszę aby szanowni państwo posłowie zwrócili uwagę, na badanie ruchu tury-

stycznego wydatkowano 250 tys. zł, po 50 tys. zł na każde województwo oraz 236 tys. zł na utrzymanie portalu. To prawie pół miliona zł – tylko i wyłącznie na te działania.

W trakcie kontroli stwierdziliśmy, że funkcjonujący na Green Velo system miejsc przyjaznych rowerzystom, czyli MPR nie do końca sprawnie funkcjonował. Przyczyną tego było na przykład przyznawanie rekomendacji pomimo niespełniania przez MPR tych wszystkich wymogów bądź zweryfikowano zgodność deklarowanych kryteriów, nie przeprowadzając realnej, rzeczywistej kontroli i audytu dotyczącego spełniania tych deklarowanych przez podmioty posiadające status MPR kryteriów. Znaleźliśmy rozbieżności lub braki w informacjach podawanych na portalu Green Velo czy też na przykład nie egzekwowano danych w zakresie dobowego monitoringu ruchu, bądź tak jak w Lubelskim Urzędzie Marszałkowskim, w ogóle nie przeprowadzono jakichkolwiek analiz związanych z funkcjonowaniem Green Velo.

Współpraca pomiędzy urzędami marszałkowskimi, a jednostkami samorządu terytorialnego oraz innymi podmiotami, które funkcjonują w branży turystycznej czy tej szeroko rozumianej okołoturystycznej ukierunkowana na rozwój szlaku, w tym również infrastruktury towarzyszącej, prowadzona była niestety w ograniczonym zakresie. Do zakończenia naszej kontroli zrealizowano niestety niewiele zadań dających wymierne efekty takiej współpracy. Kontrola pokazała, że środki przekazywano i rozliczano zgodnie z przyjętymi w tym zakresie procedurami. Jak państwo posłowie być może przypominają sobie, bo przed chwilą mówiłem o tym, większość JST deklarowała zainteresowanie szlakiem i rozwojem turystyki rowerowej z jego wykorzystaniem. Nasza kontrola pokazała, że faktycznie w niewielkim zakresie były one zainteresowane budową i rozbudową infrastruktury wokół szlaku i rozwojem turystyki z wykorzystaniem Green Velo. Co o tym świadczy? Tylko co szósta skontrolowana jednostka samorządu terytorialnego współpracowała z podmiotami posiadającymi status MPR. Częściej nieco współpracowano z organizacjami turystycznymi czy pozarządowymi.

W efekcie doszliśmy do wniosku, że to właśnie od tych beneficjentów projektu powinna wyjść inicjatywa współpracy dla rozwoju samego szlaku, dla rozwoju infrastruktury towarzyszącej. Skoncentrowano się na działaniach ponadregionalnych, a nawet na promocji zagranicznej, a zaniechano współpracy bezpośrednio związanej z funkcjonowaniem szlaku, ze społecznością lokalną, aby jej pokazywać benefity, które mogą płynąć z dobrze funkcjonującego szlaku rowerowego i przynieść tej społeczności lokalnej wymierne efekty. Mamy na to przykład, chociażby z terenu województwa warmińsko-mazurskiego, gdzie takie działania były podejmowane i przyniosły pozytywne wymierne efekty. Dodam, że zdaniem ankietowanych szlak rowerowy Green Velo jest atrakcją, która jest godna polecenia, która jest godna promowania. Deklarują oni chęć powrotu na ten szlak, aby innymi odcinkami odbyć podróż.

Stwierdziliśmy w kontroli, że samorządy województw w niewielkim zakresie gromadziły dane i informacje na temat wykorzystania Green Velo. Wspólnie przeprowadzono zaledwie jedno badanie dotyczące natężenia ruchu turystów na obszarze gmin stanowiących korytarz Green Velo. Brak było możliwości wskazania, jak kształtował się ruch na szlaku w kolejnych latach i nie było materiału do porównania czy podejmowane działania wpływają pozytywnie na rozwój turystyki, na funkcjonowanie szlaku, czy też nie. Podobnie było skontrolowanych gminach i powiatach, które niestety w ogóle nie prowadziły badań w zakresie turystyki. Zaledwie 6 spośród skontrolowanych jednostek samorządu terytorialnego pośrednio gromadziło jakieś jednostkowe dane i informacje dotyczące funkcjonowania szlaku. W trzech urzędach marszałkowskich (z pięciu skontrolowanych) w ogóle nie sporządzono analiz dotyczących osiągnięcia celów szczegółowych stawianych na poziomie projektu, które były związane z rozwojem turystyki rowerowej. W efekcie nie można było wskazać czy na terenie tych województw nastąpiło zakładane oczekiwane, jak wspomniałem na początku, ożywienie kulturalno-turystyczne, rozwój przedsiębiorczości, spadek bezrobocia. Zakładano, że w związku z uruchomieniem szlaku Green Velo będzie to miało miejsce.

W efekcie naszych działań kontrolnych sformułowaliśmy wnioski na wszystkich kontrolowanych poziomach jednostek, ale również sformułowaliśmy wnioski do niekontrolowanych przez nas podmiotów – mianowicie do ministra rozwoju, pracy i technologii,

w kompetencjach którego mieści się turystyka oraz do prezesa Polskiej Organizacji Turystycznej. Zacznę może od wniosku do ministra, do którego skierowaliśmy wniosek o wsparcie dla postulowanych przez NIK działań dla wyłonienia podmiotu przez województwa Polski Wschodniej, który byłby odpowiedzialny za koordynację prac w zakresie dalszego utrzymania i zarządzania Wschodnim Szlakiem Rowerowym Green Velo. Dlaczego? Pokazaliśmy w kontroli, co jest szczegółowo opisane w informacji, że wielość podmiotów odpowiedzialnych za poszczególne odcinki szlaku niestety nie sprzyja prawidłowej realizacji zadań związanych z jego utrzymaniem i oznakowaniem, a co dopiero w przyszłości z rozwojem i pokazaniem, że może to być bardzo atrakcyjny produkt.

Utrzymanie Green Velo jako atrakcji turystycznej i rozpoznawalnej marki w naszej ocenie jest wyzwaniem, które przekracza zarówno możliwości organów gmin i powiatów, jak i w naszej ocenie również władz pojedynczych województw. W naszej ocenie istotnym byłoby wsparcie merytoryczne w tym względzie ze strony ministra odpowiedzialnego zarówno za turystykę, jak i gospodarkę, aby tę markę, szlak, atrakcję turystyczną utrzymać.

Do ministra i do prezesa Polskiej Organizacji Turystycznej sformułowaliśmy wniosek o podjęcie działań dla włączenia szlaku rowerowego Green Velo w system promocji turystycznej Polski. Wyniki naszych badań kontrolnych pokazały, iż Green Velo po kilku latach funkcjonowania, pomimo występujących problemów, pomimo mankamentów, pomimo pojawiających się krytycznych uwag, jest rzeczywiście rozpoznawalnym produktem turystycznym, którego marka jest już znana nie tylko w kraju, ale i za granicą. W naszej ocenie zasadnym byłoby włączenie go do systemu promocji turystycznej Polski. Na tym skorzystać może sam szlak województwa Polski Wschodniej i społeczności lokalne. Może to pomóc ożywić również mały biznes i gospodarkę wzdłuż szlaku Green Velo.

Stosownie do poczynionych wyników kontroli, sformułowaliśmy wnioski do zarządów województw. Podaliśmy państwu posłom ich pełne brzmienie i nie będę cytował wszystkich, ale zwrócę tylko uwagę na jeden. Trzeci dotyczy podjęcia działań przez marszałków województw dla większego wykorzystania potencjału szlaku, ale z uwzględnieniem szans i zagrożeń związanych z sytuacją spowodowaną pandemią COVID-19. Znane są nam wszystkim ograniczenia w ruchu turystycznym i ograniczenia w możliwości organizowania grupowego odpoczynku. Sprzyjają one organizowaniu wypadów rodzinnych, wypadów w niewielkich grupach i sprzyjałyby również turystyce rowerowej. W połączeniu z atrakcjami z poszczególnych województw, przez które przebiega szlak Green Velo, mogłoby nastąpić to zawsze i wszędzie pożądane połączenie przyjemnego z pożytecznym.

Również do kontrolowanych gmin, jednostek samorządu terytorialnego i jednocześnie partnerów szlaku, a także prowadzących obiekty w systemie MPR, skierowaliśmy cały szereg wniosków związanych ze stwierdzonymi nieprawidłowościami. Jeszcze na koniec tylko poinformuję państwa posłów, że w 39 wystąpieniach sformułowaliśmy ogółem 81 wniosków. Do dnia dzisiejszego 54% zostało zrealizowane, a kolejnych ponad 40%, jak nas poinformowano, jest w trakcie realizacji. Niezrealizowane jeszcze są tylko dwa.

Proszę mi pozwolić jeszcze króciutko powiedzieć o dwóch elementach. Pierwszym jest panel ekspertów. Po zakończeniu kontroli, aby móc skonsultować jej wyniki z profesjonalistami, branżystami, osobami zaangażowanymi w działalność turystyczną, aby wyniki były adekwatne, zorganizowaliśmy panel ekspertów. Tak jak wspomniałem, wzięły w nim udział osoby, które funkcjonują w branży turystycznej. Efekty z panelu ekspertów zostały przedstawione w naszej informacji o wynikach kontroli. Pozwolę sobie tylko na zacytowanie dwóch. Powtórzę raz jeszcze, również w opinii ekspertów, Green Velo obecnie stanowi konkretne dobro, cieszący się zainteresowaniem szlak i produkt turystyczny, który stanowi rozpoznawalną markę. Ograniczone możliwości wykorzystania szlaku przez użytkowników są skutkiem tylko i wyłącznie niewłaściwych założeń, które zdeterminowały nie wszędzie dobrą jakość techniczną tej trasy. Generalnie Green Velo jest rozpoznawalną marką. Drugi element, na który chcę zwrócić uwagę, zawarty jest w trzecim punkcie – szlak może i powinien być atrakcyjny dla różnych grup użytkowników, niezależnie od tego jak ich podzielimy: czy według wieku, doświadczenia, przygotowania kondycyjnego, rodzaju używanych rowerów, długość planowanej do pokonania

trasy, celu podróży. Te różne grupy i wszystkie ich potrzeby i możliwości należy i można uwzględniać również w działaniach promocyjnych związanych ze szlakiem.

Ostatni króciuteńki temat – przeprowadziliśmy również internetową ankietę, która przyniosła nam bardzo ciekawe informacje dotyczące poziomu zadowolenia użytkowników szlaku. W załączniku do informacji państwo posłowie mogą zapoznać się ze szczegółowymi pytaniami i odpowiedziami. Generalnie mimo różnego rodzaju zastrzeżeń dotyczących mankamentów technicznych szlaku, oznakowania rodzaju nawierzchni czy poziomu bezpieczeństwa, ankietowani również potwierdzają potrzebę utrzymania i rozwoju szlaku. Bardzo serdecznie dziękuję. Jesteśmy do dyspozycji państwa posłów.

Przewodniczący poseł Marek Matuszewski (PiS):

Dziękuję bardzo panu dyrektorowi. Teraz poproszę gości o zabranie głosu, jeśli mają taką chęć. Witam panią Wandę Nowotarską – pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw komunikacji rowerowej i panią Magdalenę Bulikowską kierownika Biura ds. Turystyki Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego. Zapraszam panie do zabrania głosu w pierwszej kolejności, a później oczywiście posłowie. Proszę bardzo. Aha, nie ma chęci zabrania głosu. Mam pytanie do osób obecnych na sali posiedzenia Komisji, do posłów czy ewentualnie są jakieś pytania lub chęć zabrania głosu? Proszę bardzo, pani poseł Niemczyk.

Poseł Małgorzata Niemczyk (KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Dziękujemy bardzo za tak szeroki i dokładny raport odnośnie do szlaku rowerowego, który łączy ze sobą aż 5 województw. Widzimy z tego raportu, że jest kilka niedociągnięć, rzeczy, które mogłyby być poprawione. Chciałabym w tym miejscu zwrócić uwagę na jedno. U nas w województwie łódzkim działa lokalna organizacja turystyczna – Centralny Łuk Turystyczny. Tę instytucję do życia powołały gminy i regionalne organizacje turystyczne dwóch województw. Ten produkt świetnie działa i współgra z tym wszystkim. Podobne działania prowadzone są obecnie przez świętokrzyską RIO z Kielc. W ramach tej całej trasy rowerowej coś takiego powinno powstać. Trasa powinna być objęta jeszcze większą promocją, aby ciągłość tego produktu była kontynuowana.

Martwi mnie, że w wielu miejscach było bardzo dużo wypadków, w tym również śmiertelnych. Rzuca się tam w oczy jeden region. Chciałam zapytać czy zostały wdrożone i ewentualnie jakie działania były podjęte albo planuje się podjąć, aby zwiększyć bezpieczeństwo na tym szlaku? Co było powodem niedokonywania systematycznych remontów i napraw? Niektóre wskazania NIK rzuciły mi się w oczy. Z pewnością wszyscy, którzy posiadają jakąś swoją działalność wokół szlaku, związaną ze szlakiem oraz wszelkie atrakcje dookoła tego szlaku można byłoby z pewnością jeszcze lepiej wypromować, tworząc wiele szlaków tematycznych, historycznych, patriotycznych czy związanych z przyrodą w tym regionie. Myślę że dużo jest do zrobienia. Sądzę, że można byłoby się wzorować na naszej łódzkiej organizacji, panie przewodniczący, która działa już od ponad 10 lat. Myślę, że można też troszeczkę czerpać z jej doświadczeń. Nie jest to oczywiście taki zakres przedsięwzięcia, tak duża liczba kilometrów, ale z pewnością wszyscy członkowie, którzy powołali Centralny Łuk Turystyczny mogą być jakimś wzorem do naśladowania.

Dziękujemy bardzo za ten raport. Na pewno widzimy rzeczy, które są do naprawienia, no i z pewnością widzimy również konieczność powołania jednego, głównego zarządcy całego szlaku. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Matuszewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś jeszcze z państwa posłów chce zabrać głos? Proszę bardzo, pan przewodniczący Olszewski.

Poseł Dariusz Olszewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, panie dyrektorze, również przyłączę się do głosu pani poseł w podziękowaniu za tak obszerny szczegółowy, i do końca, aż do wydrukowania, raport Najwyższej Izby Kontroli. Za to serdecznie dziękujemy. Można naprawdę w nim doczytać i sprawdzić wiele rzeczy, które mogą

się przydać w innych częściach kraju. Jeżeli mogę, powinniśmy się odnosić do samego raportu. Widzimy, że największa niechęć czy uwagi do projektu są przede wszystkim w województwie warmińsko-mazurskim. Tutaj prym wiedzie odcinek Elbląg-Frombork. Z tego co widzę, te pomarańczowe liczby są największe w ocenie odcinków. Oczywiście są tu różne aspekty, jak poczucie bezpieczeństwa, rozmieszczenie, czytelność. Chciałem się dowiedzieć, dlaczego tak jest. Czy państwo wiedzą, dlaczego takie są odczucia osób, które uczęszczają tym szlakiem rowerowym? Wiemy, że to jest 2000 km, a więc Wschodni Szlak Rowerowy Green Velo to jest naprawdę coś pięknego. Czy podczas kontroli były takie informacje albo zapytania? Mamy mapę na stronie szóstej – fajnie jest to oznakowane – od Elbląga, przez Chełm, Zamość, Końskie itd. Czy zwracano uwagę na to, że na przykład pasowałoby, żeby dobudować, wykonać szlak zachodni? Najpierw go zbudować, a potem połączyć ze szlakiem wschodnim? Mielibyśmy piękny szlak rowerowy, już nawet dla wyczynowców, pozwalający objechać całą Polskę. Pani poseł zwróciła na to uwagę, że fajnie byłoby, abyśmy w tym uwzględnili wszystkie pomniki i miejsca historyczne. Oczywiście to nie jest uwaga do NIK, bo NIK jest po to, aby to kontrolować. Mam nadzieję, że słuchają nas też inni przedstawiciele samorządów i tego się podejmą. Czy były pytania o to, czy ktoś w ogóle zwracał się do państwa z takimi uwagami? Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Marek Matuszewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś jeszcze chce zabrać głos? Nie ma zgłoszeń zdalnie. Proszę bardzo, panie dyrektorze, o odpowiedź na pytania i podsumowanie.

Dyrektor Delegatury NIK w Rzeszowie Wiesław Motyka:

Bardzo dziękuję za wypowiedź pana przewodniczącego. Zacznę może od tej drugiej części. Kwestia wykorzystania doświadczeń, które zdobyto przy tworzeniu i utrzymaniu i funkcjonowaniu szlaku Green Velo. Te doświadczenia powinny być wykorzystane przy innych, nie tylko podobnych projektach turystycznych. Na to szczególną uwagę zwracali nam eksperci w trakcie panelu ekspertów. Piszemy o tym też w naszej informacji. Te doświadczenia, zarówno pozytywne, gdzie to fajnie funkcjonuje, jak i negatywne, wynikające z niewielkiego zainteresowania lokalnych samorządów i niewielkiego aktywizowania lokalnej społeczności, aby korzystała z faktu, że ten szlak biegnie tuż obok i można otworzyć bazę noclegową, gastronomiczną, wesprzeć serwis rowerowy i tysiąc innych rzeczy, są istotne. Ważny jest również fakt, że szlak poprowadzono w pobliżu niewątpliwych atrakcji turystycznych, obiektów zabytkowych i terenów o wielkich walorach przyrodniczych. Tego typu doświadczenia należy wykorzystać. Nie było dedykowanych pomysłów, że może warto byłoby rozwinąć wschodni szlak rowerowy i stworzyć, jak zasugerował pan przewodniczący, dobry szlak, który pozwoliłby objechać całą Polskę np. w wakacje. To byłoby wspaniałe. Być może tworzenie fragmentów zachodniego szlaku, północnego, po pewnym czasie umożliwiłoby stworzenie szlaku ogólnopolskiego. Nie było takich pytań i pomysłów. Jeszcze raz podkreślam, że nasi paneliści i eksperci zwracali uwagę, że doświadczenia z budowy i funkcjonowania, z tych wszystkich opisanych przez nas mankamentów, zaniechań oraz tych pozytywnych rzeczy, warto byłoby wykorzystywać przy podobnych projektach.

Przechodząc do pierwszej części pytania pana posła, pan poseł poruszył temat odcinka elbląskiego w województwie warmińsko-mazurskim. To wynika z informacji, które nam nadesłali respondenci w ankietach. Ich niezadowolenie z jakości technicznej tego odcinka szlaku i infrastruktury, która na tym odcinku szlakowi towarzyszy zauważyli koledzy z delegatury olsztyńskiej i przekazali te informacje właściwym organom w województwie i myślę, że zostanie to wykorzystane do poprawy jakości. Mam nadzieję, że to nastąpi i samorządy wszystkich 5 województw będą współdziałały dla utrzymania, i w dalszej kolejności, rozwoju tego szlaku. Bardzo dziękuję.

Poseł Dariusz Olszewski (PiS):

Dziękuję bardzo za odpowiedź.

Przewodniczący poseł Marek Matuszewski (PiS):

Dziękuję. Zgłasza się zdalnie pani Wanda Nowotarska. Proszę bardzo, udzielam pani głosu.

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw komunikacji rowerowej Wanda Nowotarska:

Dzień dobry państwu. Wanda Nowotarska – województwo zachodniopomorskie. Chciałam się odnieść do pomysłu szlaku zachodniego. Ten pomysł jest jak najbardziej już realizowany. Kilka lat temu zostało podpisane porozumienie pomiędzy województwami Polski Zachodniej w sprawie utworzenia szlaku Blue Velo. To szlak zachodni, wzdłuż rzeki Odry. Obecnie ten szlak jest realizowany fizycznie tylko w województwie zachodniopomorskim. Jest niemal na ukończeniu, gdyż nasze województwo realizuje pełną sieć tras rowerowych. Podjęliśmy też współpracę wraz z innymi województwami. Przy konwencie marszałków województw został powołany zespół do spraw mobilności rowerowej. Ten zespół określił koncepcję korytarzową przebiegu tras krajowych w Polsce. Potrzebny jest nie tylko szlak Polski Zachodniej, ale pewne skomunikowanie kraju, tych najważniejszych atrakcji i najpiękniejszych miejsc siecią turystycznych tras rowerowych. Oczywiście Green Velo jest częścią tej koncepcji, pod nr 1, jako pierwszy taki długodystansowy szlak rowerowy w Polsce. Są też szlaki europejskie sieci Euro Velo, budowane u nas i w województwie pomorskim. Projekt Euro Velo realizowany jest również w ramach sieci Velo Małopolska. To projekt o bardzo dużej skali. Rozwój szlaków rowerowych w Polsce ma miejsce, ale jest to działanie póki co bardzo mocno oddolne. Na poziomie województw zajmują się tym tylko dwa. Projekt jest obarczony bardzo wieloma problemami legislacyjnymi. Brak jest prawodawstwa ułatwiającego podejmowanie inwestycji w wielu miejscach i brak systemu zarządzania szlakami w Polsce. Brak przepisów umożliwiających dobre i pełne zarządzanie szlakami rowerowymi i innymi szlakami turystycznymi w kraju. To tyle, dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Matuszewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Ze swojej strony powiem, że to bardzo dobrze, iż są budowane takie szlaki i oby było ich jak najwięcej w Polsce. Myślę też, że taki szlak, który jest budowany w ramach współpracy europejskiej wzdłuż Morza Bałtyckiego bardzo pięknie zepnie się z obecnym szlakiem, szczególnie w północnej części. Dobrze, aby te szlaki rowerowe były wykonywane bez mankamentów technicznych, co wykazała kontrola, przy wytyczaniu trasy porządnie, z dobrym oznakowaniem. To jest bardzo ważne. Wiemy doskonale, że to wszystko wpływa na to, że wtedy nie ma kolizji i wypadków. Wiemy, że trochę tych wypadków było i oby nie było ich więcej. Mam pytanie. Czy będą jakieś poprawki w oznakowaniu, tam gdzie jest to potrzebne? Czy NIK wymogła, aby te uchybienia zostały naprawione, a może już zostały? To moje pytanie. Jeszcze raz podkreślam, że każdy chyba lubi turystykę rowerową i chcemy, aby się jak najbardziej w naszym pięknym kraju rozwijała. Dziękuję. Proszę pana dyrektora o zabranie głosu. Jeszcze pan przewodniczący Rutnicki. Proszę bardzo.

Poseł Jakub Rutnicki (KO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, to nie jest już uwaga do przekazywanej nam kontroli, choć patrząc na jakość tego szlaku w pewnych miejscach pozostawia wiele do życzenia. Mam szerszą uwagę i może pomysł na przyszłość. Widzimy, jak kwalifikowana turystyka rowerowa świetnie się rozwija. Jest ona realizowana dzięki inwestycjom samorządowym, przy współudziale środków unijnych, szczególnie jeśli chodzi o gminy turystyczne i urzędy marszałkowskie. Może w przyszłości warto byłoby pomyśleć – to temat na szerszą dyskusję – o specjalnych, dedykowanych projektach infrastrukturalnych, realizowanych przez ministerstwo sportu. O środki mogłoby aplikować samorządy. Widzimy, że to wielka szansa rozwojowa. Mnóstwo turystów szuka miejsc, gdzie szlaki są na odpowiednim poziomie. Wiele samorządów wie, że mają taki potencjał, ale własnymi środkami nie są w stanie zrealizować tego typu przedsięwzięcia. W przyszłości to temat, nad którym Komisja mogłaby się pochylić, przy okazji.

Przewodniczący poseł Marek Matuszewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Zanim udzielę głosu panu dyrektorowi, zamykam głosowanie jeśli chodzi o kworum. Proszę bardzo, panie dyrektorze.

Dyrektor Delegatury NIK w Rzeszowie Wiesław Motyka:

Oczywiście, panie przewodniczący. Powtórzę to, co w pewnym sensie przekazałem już w mojej poprzedniej wypowiedzi. W 2/3 ze skontrolowanych gmin stwierdziliśmy mankamenty i problemy związane z brakami w oznakowaniu, nawet bardzo istotne dla orientacji w terenie dla turystów i dla poruszania się. W związku z tym na poziomie każdej kontroli jednostkowej, we wszystkich gminach, zarządach dróg i powiatów formułowaliśmy wnioski o prowadzenie okresowych kontroli w celu utrzymania właściwego stanu obiektów i oznakowania Green Velo. Dodam jeszcze, że w wielu przypadkach już w trakcie kontroli te odcinki szlaków, na których zauważyliśmy braki w oznakowaniu, zostały poprawione i braki były uzupełniane, wstawiano oznakowanie. W innych przypadkach, jak powiedziałem na koniec mojego wystąpienia, mieliśmy już deklarację, że nasze wnioski będą zrealizowane. Czy tak będzie faktycznie, myślę że będziemy mogli się przekonać, bo za czas jakiś planujemy przeprowadzenie kontroli sprawdzających, wycinkowych, aby zobaczyć czy te deklaracje samorządów, również odnoszące się do oznakowania szlaków, zostały rzeczywiście zrealizowane.

Proszę mi pozwolić dodać jeszcze jedną rzecz. Nasza informacja dotarła do całego szeregu organizacji związanych z turystyką. Mamy ogromną satysfakcję m.in. z faktu, że Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze po zapoznaniu się z Informacją Najwyższej Izby Kontroli stwierdziło, iż nasze konkluzje są trafne i że PTTK będzie również współpracowało z samorządami przez teren których przebiega szlak dla poprawy bezpieczeństwa, rozwoju i jego utrzymania. Myślę, że jeśli tego typu organizacje powszechne, o zasięgu ogólnokrajowym, deklarują zaangażowanie w promocję i pokazywanie, że warto ten szlak utrzymywać, to myślę że będziemy mieli sytuację bliską stanowi pożądanemu, czyli że szlak będzie utrzymany, będzie się rozwijał, a przedsiębiorczość wokół szlaku i lokalna społeczność i turyści będą na tym korzystali. Dzięki temu szlakowi będzie można odwiedzić, tak jak powiedziała pani z województwa zachodniopomorskiego, te najatrakcyjniejsze zakątki naszego kraju.

Przewodniczący poseł Marek Matuszewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, myślę że wyczerpaliśmy ten punkt dotyczący szlaku rowerowego. Mam pytanie – czy ktoś jeszcze z posłów chce zabrać głos? Proszę bardzo, pani poseł Niemczyk.

Poseł Małgorzata Niemczyk (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Korzystając z okazji, wczoraj zostały do państwa drogą e-mailową rozesłane zaproszenia, ale chciałam zaprosić członków Komisji do udziału w debacie przygotowywanej przeze mnie w zakresie sportu kobiet i roli kobiet w sporcie, ich miejscu. Będziemy rozmawiali też o równouprawnieniu. Chciałabym, abyśmy podczas tej debaty wypracowali wnioski, rekomendacje, cele oraz narzędzia. Serdecznie państwa zapraszam. Debata: „Kobiety w sporcie. Przeciwdziałanie barierom i dyskryminacji" odbędzie się 25 maja – to wtorek, o godzinie 12.00 w sali nr 106 w Sejmie i on-line. Jeśli do kogoś nie dotarło zaproszenie, proszę to zgłosić do sekretariatu Komisji i wtedy je uzupełnimy, aby mogli państwo uczestniczyć w tym spotkaniu, jeśli tylko państwo zechcą. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Matuszewski (PiS):

Chciałbym podziękować wszystkim uczestniczącym w dzisiejszym posiedzeniu Komisji, panu dyrektorowi z NIK, gościom i wszystkim posłom, uczestniczącym zdalnie i obecnym na sali. Zamykam posiedzenie Komisji.